



УДК 656.615

**CHINA'S INVESTMENT IN THE PORTS OF THE WORLD:  
FOREIGN EXPERIENCE, UKRAINIAN REALITIES AND PROSPECTS  
ИНВЕСТИЦИИ КИТАЯ В ПОРТЫ МИРА:  
ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И УКРАИНСКИЕ РЕАЛИИ**

**Korol V.Y. / Король В.Ю.**

assistant / ассистент

ORCID: 0000-0003-0738-0408

Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029

Одесский национальный морской университет, Одесса, ул.Мечникова 34, 65029

**Аннотация.** В работе актуализируется вопрос необходимости изучения опыта зарубежных стран при реализации национальных отраслевых проектов с участием Китая. Освещается вопрос современных реалий и перспектив Украины в области привлечения китайских инвестиций. Приводится информация относительно участия глобальных портовых операторов Китая в транспортных проектах Европы и других стран. Отражается мнение отдельных политиков и аналитиков, которые призывают к осторожности в принятии решений, касающихся китайских капиталовложений в портовую инфраструктуру и другие ключевые сегменты национальной экономики. Высказывается мнение о том, что вхождение глобальных монопольных объединений на украинский рынок портовых услуг должно осуществляться без ущерба для его участников и на условиях, выгодных, прежде всего, для государства, а не только для отдельных частных лиц и иностранных корпораций.

**Ключевые слова:** порт, портовый оператор, рынок портовых услуг.

**Вступление.**

Китайская народная республика (КНР) является одним из крупнейших инвесторов в мире. Его зарубежные инвестиции сосредоточены, главным образом, в Азии, Европе и Северной Америке. Взаимоотношения КНР с Украиной до недавнего времени находились преимущественно в плоскости торговых взаимодействий. Однако, в настоящее время китайские компании все чаще интересуются крупными инвестиционными проектами в различных сферах украинской экономики. Это актуализирует проведение дальнейших исследований в направлениях:

- изучения опыта зарубежных стран при реализации национальных отраслевых проектов с участием китайского капитала;
- анализа современных реалий и перспектив Украины в области привлечения китайских инвестиций к реализации инфраструктурных проектов, в том числе и в сфере портового бизнеса.

**Основной текст.** Порты в настоящее время являются наиболее представительным звеном морехозяйственного комплекса Украины, а морской транспортный процесс обеспечивается, в основном, флотом иностранных государств. Поэтому, несмотря на то, что сегодня наши морские порты и называют «чертовой дюжиной проблем» (по их количеству после аннексии Крыма), они все-таки являются своего рода брендом украинского морского транспорта и будут оставаться в этом качестве в обозримой перспективе. К сожалению, будущее отечественного транспортного и пассажирского флота, а



также судостроительного сектора, пока, остается не определенным [1]. Тем не менее, вопросы, связанные с развитием и функционированием всех вышеназванных структурообразующих элементов транспортной системы страны, не теряют своей актуальности и продолжают рассматриваться в научных работах отечественных авторов, например, [2, 3, 4, 5]. Однако, очевидно, что деятельность различных элементов морехозяйственного комплекса Украины нуждается не только в научно-теоретическом и методическом обеспечении, но и в финансовой поддержке, как в рамках Проекта Транс-Европейской транспортной сети (TEN-T)<sup>1</sup> [6], так и в рамках стратегии развития Китая «Один пояс - один путь» [7].

В настоящее время различные средства массовой информации, печатные периодические издания и электронные журналы сообщают об интересе КНР к зарубежным инфраструктурным проектам. При этом порты рассматриваются Китаем в качестве одного из приоритетных объектов инвестирования. По оценкам аналитиков общий объем инвестиций КНР в 40 крупных портовых проектов по всему миру уже превысил 45,6 млрд. долл. США. Только за период 2017 г. объем капиталовложений Поднебесной в зарубежные порты удвоился и составил 20,1 млрд. долл. США [8]. За последние же 5 лет три крупнейших портовых холдинга КНР («*Ocean Shipping Company*» («*COSCO*»), «*Shanghai International Port Group*» («*SIPG*») и «*China Merchants Port Holdings*» («*CMPort*»)) увеличили свое присутствие в других странах вчетверо, а по объему инвестиций – втрое [9]. Еще недавно эти компании вкладывали деньги в инфраструктуру 10 зарубежных портов. Сегодня их количество выросло до 40.

Особый интерес для китайских портовых операторов представляют инфраструктурные мощности Европы. Так, в 2017 г. китайская государственная компания «*COSCO*» купила за 200 млн. евро 51 % акций испанского портового холдинга «*Noatum Port Holdings*» и приобрела у датской компании «*Maersk*» 100 % акций контейнерного терминала в порту Зебрюгге (Бельгия). Стоимость последней сделки составила 42 млн. долл. США. В 2016 г. компания «*COSCO*» взяла в концессию до 2052 г. греческий порт Пирей. На первом этапе китайцы приобрели 51 % акций этого порта за 280,5 млн. евро. Через 5 лет согласно договору «*COSCO*» планирует выкупить у Греции еще 16 % акций этого порта за 88 млн. евро, а в течение следующих 10 лет собирается вложить еще 350 млн. евро в его инфраструктуру [10]. Кроме того, «*COSCO*» принадлежат 35 % терминала «*Euromax*» в Роттердаме и несколько терминалов в Италии. Одним из «громких» событий 2017 г. в портовой отрасли стала победа китайского консорциума «*China Communications Construction Company*» («*CCCC*») в тендере на право строительства нового контейнерного терминала в порту Гамбург. Однако, как показывает мировая практика, инвестиционный интерес КНР не ограничивается портами Европы. За её пределами список

---

<sup>1</sup> Министр иностранных дел Украины Павел Климкин и представитель Европейского союза (ЕС) Федерика Могерини подписали документ «Взаимопонимание высокого уровня между Украиной и ЕС о распространении индикативных карт Европейской транспортной сети TEN-T на Украину» («High Level Understanding on TEN-T Core Network Extension Maps To Ukraine») [6].



китайских активов в портовой сфере также достаточно обширен. Так,

- в конце 2015 г. «SIPG» выиграла контракт на строительство и эксплуатацию порта Хайфа в Израиле. В этот порт планируется инвестировать порядка 2 млрд. долл. США и сделать его крупнейшим в Израиле с объемом перевалки контейнеров в 1,86 млн. TEU в год;

- в начале сентября 2017 г. гонконгская компания «CMPort» приобрела 90 % акций контейнерного терминала в бразильском порту Паранагуа за 920 млн. долл. США. Планируется за два года довести мощность этого порта с 1,5 до 2,4 млн. TEU в год;

- в 2017 г. Шри-Ланка официально передала на 99 лет в пользование КНР порт Хамбантога на юге страны. Китайцам достался убыточный, но стратегически важный объект - глубоководный порт на самом перекрестке мировых торговых путей через Индийский океан. Сумма первого транша составила 292 млн. долл. США, за ним последуют выплаты на общую сумму в 1,12 млрд. долл. США [11];

- в октябре 2017 г. глава правительства Северной территории Австралии (субъект федерации в составе Австралийского Союза) объявил о заключении сделки, по условиям которой китайская группа «Landbridge» арендовала на 99 лет порт города Дарвин. Сумма контракта составила 506 млн. австралийских долларов (около 370 млн. долл. США). В рамках этого соглашения Китай обязался в течение 25 лет инвестировать в развитие портовой инфраструктуры более 200 млн. австралийских долларов (примерно 145 млн. долл. США) [12].

Несмотря на вышесказанное, нет единого мнения относительно роста китайских инвестиций в портовую инфраструктуру и другие ключевые сегменты экономики. Некоторые политики и аналитики выражают озабоченность и призывают к осторожности в принятии решений, о каком бы то ни было участии Китайской стороны в экономике страны и ее инфраструктурных проектах. Так, в сентябре 2017 г. глава Европейской комиссии Жан-Клод Юнкер, выступая в Европарламенте, предложил ограничить возможность Пекина покупать европейские компании в области высокотехнологичного производства, энергетики и инфраструктуры [9]. За пределами ЕС также достаточно аргументов для подобного неоднозначного отношения к участию КНР в экономиках других государств. Так, аренда китайской группой «Landbridge» австралийского порта Дарвин, о котором было сказано выше, привело к международному скандалу. В его основе лежат следующие обстоятельства. В 2011 г. Вашингтон и Канберра договорились о размещении в порту Дарвин батальона Корпуса морской пехоты США. В связи с этим аренда китайцами этого порта сроком на 99 лет спровоцировало возмущение американцев. Они сочли, что Китаю интересна не столько сама гавань, сколько возможность «шпионить» за расположенной рядом военной базой США. Кроме того, проведенный опрос показал, что 89 % жителей Австралии считают, что аренда китайцами порта Дарвин угрожает национальной безопасности. При этом 43 % респондентов уверены, что риск очень велик [12].

Что касается Украинского рынка, то перед тем, как оценить



инвестиционную привлекательность нашей страны и ее перспективы, например, в проекте Китая «Один пояс – один путь», необходимо осознать, что выгодное географическое положение Украины и ее высокий транзитный потенциал, к сожалению, на практике нивелируется украинскими реалиями [7]. Кроме того, присутствует и внешняя конкуренция, которая обусловлена тем, что на роль связующего звена между Китаем и ЕС в рамках Каспийско-Черноморского маршрута Нового шелкового пути (НШП) сегодня претендуют такие страны как Румыния и Болгария. Следовательно, территория Украины является только лишь одним из возможных вариантов доставки грузов в рамках этого маршрута. Таким образом, в контексте исследуемой проблематики можно назвать следующие объективные факторы, которые снижают шансы нашей страны занять свою нишу в проекте «Один пояс – один путь»:

- Украина в отличие от Румынии и Болгарии не является членом ЕС, что усложняет прохождение границы между Украиной и странами ЕС. Усугубляет эту ситуацию еще и высокая вероятность столкновения с коррупционной составляющей при оформлении таможенных грузов в Украине, а также «затянутые» сроки прохождения соответствующих процедур. Так, груз, прибывающий в Констанцу или Варну, уже фактически оказывается на территории ЕС. Далее он продолжает свой путь в рамках единого европейского пространства без необходимости прохождения дополнительных таможенных процедур в какой-либо стране ЕС. В случае же использования Украины как транзитной зоны, груз должен проходить две таможни (в портах Черноморск или Одесса, а также на границе с Польшей);

- в случае использования Румынской или Болгарской территорий, ветка НШП сразу оказывается в южной части ЕС. Это позволяет охватить такие страны как Италия, Греция, Франция, Испания, Португалия и т. д. Если же используется Украинская территория для транзита грузов до Польши, то ветка НШП попадает в восточную и центральную Европу. А туда, в свою очередь, уже протянута линия Северного маршрута через территорию России и Белоруссии (в обход Украины). Таким образом, в случае транзита груза через Украину не решается задача охвата южных регионов Европы;

- высокая стоимость судозахода<sup>2</sup> в украинские порты, наряду с их пропускной способностью, уступающей Констанце и Варне. Причем, принятые Кабинетом Министров Украины меры по снижению стоимости услуг и сборов в отечественных портах на 20 %, начиная с 01.01.2018 г., оказываются недостаточными и, к сожалению, не способствуют повышению конкурентоспособности наших портов в Черноморском регионе;

- отсутствие в Украине качественных дорог для автосообщения с ЕС, что снижает привлекательность страны по сравнению с другими странами ЕС;

- ширина ж/д колеи в Украине также как и во всех странах постсоветского пространства составляет 1520 мм, что не соответствует стандартам ЕС и КНР, где используется колея шириной 1435 мм. Таким образом, единый размер ж/д

---

<sup>2</sup> Например, стоимость судозахода в порт Южный в 4,2 раза выше, чем в среднем по портам Черного моря. Для сравнения, стоимость судозахода одного судна Capesize в порт Южный составляет 430 тыс. долл. США. При этом 326 тыс. долл. США - это сборы. Для сравнения, в Констанце цена судозахода - 112 тыс. долл. США., в турецком Эрдемире 64,5 долл. США.



колеи в Румынии, Болгарии и остальных стран ЕС является их дополнительным преимуществом при обосновании структуры НШП.

Все вышесказанное во многом объясняет то, почему инвестиции КНР в инфраструктурные проекты на территории Украины, пока еще, не отличаются широким размахом и крупными капиталовложениями. Однако, уже сегодня прослеживается интерес китайской стороны к таким сферам нашей национальной экономики, как сельское хозяйство, энергетика<sup>3</sup> [13] и портовая инфраструктура. Так, известно, что:

- китайская корпорация «*COFCO Agri*» запустила в 2016 г. в Николаевском морском торговом порту перегрузочный комплекс зерновых и масличных культур годовой мощностью 2,5 млн. т.<sup>4</sup> [13];

- глобальный портовый оператор «*Hutchison Port Holdings*» (Китай) планирует начать работать в Черноморском морском торговом порту уже летом 2018 г.<sup>5</sup>;

- корпорация «*China Road and Bridge Corporation*» (Китай) проявила интерес к концессии паромной переправы в Черноморске и ведет переговоры с Министерством Инфраструктуры Украины;

- планируется строительство высокоскоростной магистрали с шириной колеи 1435 мм, которая свяжет порт Черноморск с западными областями Украины.

В целом, Украина сегодня находится в зоне внимания глобальных портовых операторов, а именно «*Dubai Port World*» («*DP World*») и «*Hutchison Ports*», которые анонсируют намерение реализовывать инвестиционные проекты в украинской портовой сфере и подписывают соответствующие меморандумы о сотрудничестве.

**Заключение и выводы.** Решение всех вышеназванных проблем, безусловно, требует комплексного подхода, заинтересованности и участия правительства, представителей бизнеса и, конечно же, научно-теоретической поддержки со стороны транспортных ВУЗов страны.

Вхождение глобальных монопольных объединений на украинский рынок портовых услуг должно осуществляться без ущерба для его участников и на условиях, выгодных, прежде всего, для государства, а не только для отдельных частных лиц и иностранных корпораций.

<sup>1</sup> Китайской компании «*CNBM International Corporation*» в Украине принадлежит 10 крупнейших солнечных электростанций, расположенных в Николаевской и Одесской областях. Их мощность составляет 267 МВт, наряду с тем, что мощность всех украинских солнечных электростанций достигает 500 МВт. «*CNBM International Corporation*» - это один из крупнейших участников рынка возобновляемой энергетики как в Украине, так и в мире. Закрепилась компания на рынке Украина несколько лет назад путем приобретения ряда солнечных электростанций у братьев Клюевых. Сегодня «*CNBM International Corporation*» уже инвестировала около 1 млрд. долл. США в энергетическую систему нашей страны [13].

<sup>4</sup> Инвестиционный проект в Николаевском морском торговом порту обошелся в 75 млн. долл. США. Перегрузочный комплекс зерновых и масличных культур уже работает и из украинской акватории уходят суда с зерновыми грузами для Поднебесной. «*COFCO Agri*» в Украине контролирует также несколько элеваторов и маслоэкстракционный завод. Корпорация «*COFCO Agri*» со штаб-квартирой в Пекине является одним из крупнейших госпредприятий КНР, владеет активами стоимостью около 72 млрд. долл. США и имеет штат сотрудников по всему миру более 60 тыс. человек [13].

<sup>5</sup> Один из крупнейших портовых операторов мира, компания «*Hutchison Ports*» (Китай), подала в региональное отделение Фонда государственного имущества Украины в Одесской области две заявки: одну - на аренду имущества ГП «Морской торговый порт Черноморск» в тылу причалов №1-6; вторую - на аренду причалов № 1-6. Гонконгский оператор намерен развивать мощности по контейнерной перевалке. В ближайшие месяцы состоится тендер, на котором определят будущего арендатора тыловых зон причалов № 1-6 порта Черноморск.



## Литература:

1. Кириллова Е.В. Украинские порты: приватизация или государственно-частное партнерство / Е.В. Кириллова // Морська інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку: Матеріали другої Всеукраїнської науково-технічної конференції. – Миколаїв: Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова (НУК), 2017. – С. 6 – 11.

2. Kirillova Ye. Substantiation of structure of the port handling equipment fleet based on a multicriteria approach / Ye. Kirillova, M. Malaksiano // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2017. - № 5/3 (89). – p. 52-59. - ISSN 1729-4061 (Online). - ISSN 1729-3774 (Print). DOI: 10.15587/1729-4061.2017.111971.

3. Yelena Kirillova Development of an economic and mathematical model of loading a freight and passenger ferry / Yelena Kirillova, Yekaterina Meleshenko // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2015 – Vol 3, No 4(81) (2016). – P. 28 - 37. - ISSN (print) 1729-3774. - ISSN (on-line) 1729-4061. DOI: 10.15587/1729-4061.2016.71215.

4. Kirillova E.V. Justification of stability ranges of commercially reasonable, allowable loss-making and crisis operation of the vessel / E.V. Kirillova // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2015 – № 6(3). - P. 4 - 10. - ISSN 1729-4061 (Online). - ISSN 1729-3774 (Print)). DOI: 10.15587/1729-4061.2015.55007.

5. Kirillova Yelena V. Justification of Financial Safety Analysis Approach in Cargo-and-Passenger Ferry Operations Management / Yelena V. Kirillova, Yekaterina S. Meleshenko // Transport and Telecommunication Journal. Riga : Transport and telecommunication institute (TSI), 2014. - Vol. 15, Issue 2. - pp. 111–119. - ISSN (Online) 1407-6179. - ISSN (Print) 1407-6160. - DOI : 10.2478/ttj-2014-0010, April 2014.

6. Украина присоединилась к проекту Европейской транспортной сети TEN-T [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elevatorist.com/novosti/5192-ukraina-prisoedinilas-k-proektu-evropeyskoj-transportnoj-seti-ten-t>

7. Король В.Ю. Каспийско-Черноморский маршрут Нового шелкового пути: планы Китая и перспективы Украины : тезисы доповідей // В.Ю. Король // 71 Науково-технічна конференція професорсько-викладацького складу ОНМУ, Одеса, 29 – 31 травня 2018 р. – Одеса: ОНМУ, 2018.

8. Андрей Муравский. Военно-торговая логистика: Китай увеличил инвестиции в иностранные порты [Электронный ресурс] // Порты Украины. - Режим доступа: <https://ports.com.ua/articles/voenno-torgovaya-logistika-kitay-uvlichil-investitsii-v-inostrannye-porty>.

9. Китайские компании за последний год объявили о 20 млрд. долларов инвестиций в зарубежные порты [Электронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. - Режим доступа: [http://cfts.org.ua/news/2017/10/09/kitayskie\\_kompanii\\_za\\_posledniy\\_god\\_obyavili\\_o\\_20\\_mlrd\\_dollarov\\_investitsiy\\_v\\_zarubezhnye\\_porty\\_43348](http://cfts.org.ua/news/2017/10/09/kitayskie_kompanii_za_posledniy_god_obyavili_o_20_mlrd_dollarov_investitsiy_v_zarubezhnye_porty_43348).

10. Гошовский Игорь. Зачем китайцам крупнейший порт Греции // Порты Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ports.com.ua/articles/zachem-kitaytsam-krupneyshiy-port-gretsii>.



11. Порт сомнений. Китай получил в аренду на 99 лет стратегически важный пункт у индийских берегов [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://iz.ru/683465/aleksei-kupriianov/port-sommenii>.

12. Артем А. Кобзев. Теория Дарвина. Как «паршивый порт» стал раздражителем в отношениях КНР, США и Австралии [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2016/04/07/darwinport/>.

13. Китайские инвестиции в Украине: считаем на пальцах [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://inventure.com.ua/analytics/investments/kitajskie-investicii-v-ukraine-schitaem-na-palcah>.

**Annotation.** *In the work is actualized the issue of the need to study the experience of foreign countries in the implementation of national industry projects with the participation of China. The issue of modern realities and prospects of Ukraine in the field of attracting Chinese investments is covered. Information is provided on the participation of China's global port operators in transport projects in Europe and other countries. The opinions of individual politicians and analysts are reflected, which call for caution in making decisions regarding Chinese investments in port infrastructure and other key segments of the national economy. An opinion is expressed that the entry of global monopoly associations into the Ukrainian market of port services should be carried out without detriment to its participants and on conditions favorable primarily to the state, and not just for individuals and foreign corporations.*

**Key words:** port, port operator, market of port services.

#### References:

1. Kirillova E.V. Ukrainskie porty: privatizatsiya ili gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo / E.V. Kirillova // Morska infrastruktura Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku: Materialy druhoi Vseukrainskoi naukovo-tekhnichnoi konferentsii. – Mykolaiv: Natsionalnyi universytet korablebuduvannia imeni admiralа Makarova (NUK), 2017. – S. 6 – 11.

2. Kirillova Ye. Substantiation of structure of the port handling equipment fleet based on a multicriteria approach / Ye. Kirillova, M. Malaksiano // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2017. - № 5/3 (89). – p. 52-59. - ISSN 1729-4061 (Online). - ISSN 1729-3774 (Print). DOI: 10.15587/1729-4061.2017.111971.

3. Yelena Kirillova Development of an economic and mathematical model of loading a freight and passenger ferry / Yelena Kirillova, Yekaterina Meleshenko // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2015 – Vol 3, No 4(81) (2016). – P. 28 - 37. - ISSN (print) 1729-3774. - ISSN (on-line) 1729-4061. DOI: 10.15587/1729-4061.2016.71215.

4. Kirillova E.V. Justification of stability ranges of commercially reasonable, allowable loss-making and crisis operation of the vessel / E.V. Kirillova // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2015 – № 6(3). - P. 4 - 10. - ISSN 1729-4061 (Online). - ISSN 1729-3774 (Print)). DOI: 10.15587/1729-4061.2015.55007.

5. Kirillova Yelena V. Justification of Financial Safety Analysis Approach in Cargo-and-Passenger Ferry Operations Management / Yelena V. Kirillova, Yekaterina S. Meleshenko // Transport and Telecommunication Journal. Riga : Transport and telecommunication institute (TSI), 2014. - Vol. 15, Issue 2. - pp. 111–119. - ISSN (Online) 1407-6179. - ISSN (Print) 1407-6160. - DOI : 10.2478/ttj-2014-0010, April 2014.

6. Ukraina prisoedinilas' k proektu Evropeyskoy transportnoy seti TEN-T [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <https://elevatorist.com/novosti/5192-ukraina-prisoedinilas-k-proektu-evropeyskoy-transportnoy-seti-ten-t>

7. Korol' V.Yu. Kaspiysko-Chernomorskiy marshrut Novogo shelkovogo puti: plany Kitaya i perspektyvy Ukrainy : tezi dopovidey // V.Yu. Korol' // 71 Naukovo-tekhnichna konferentsiya profesors'ko-vikladats'kogo skladu ONMU, Odesa, 29 – 31 travnya 2018 r. – Odesa: ONMU, 2018.

8. Andrey Muravskiy Voenno-torgovaya logistika: Kitay uvelichil investitsii v inostrannye



porty [Elektronnyy resurs] // Porty Ukrainy. - Rezhim dostupa: <https://ports.com.ua/articles/voenno-torgovaya-logistika-kitay-velichil-investitsii-v-inostranye-porty>.

9. Kitayskie kompanii za posledniy god ob'yavili o 20 mlrd. dollarov investitsiy v zarubezhnye porty [Elektronnyy resurs] // Tsentr transportnykh strategiy. - Rezhim dostupa: [http://cfts.org.ua/news/2017/10/09/kitayskie\\_kompanii\\_za\\_posledniy\\_god\\_obyavili\\_o\\_20\\_mlrd\\_dollarov\\_investitsiy\\_v\\_zarubezhnye\\_porty\\_43348](http://cfts.org.ua/news/2017/10/09/kitayskie_kompanii_za_posledniy_god_obyavili_o_20_mlrd_dollarov_investitsiy_v_zarubezhnye_porty_43348).

10. Goshovskij Igor. Zachem kitajcam krupnejshij port Grecii // Porty Ukrainy [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <https://ports.com.ua/articles/zachem-kitaytsam-krupneyshiy-port-gretsii>.

11. Port somneniy. Kitay poluchil v arendu na 99 let strategicheski vazhnyy punkt u indiysskikh beregov [Elektronnyy resurs]. - Rezhim dostupa: <https://iz.ru/683465/aleksei-kupriianov/port-sommenii>.

12. Artem A. Kobzev. Teoriya Darvina. Kak «parshivyy port» stal razdrzhitelem v otnosheniyakh KNR, SShA i Avstralii [Elektronnyy resurs]. - Rezhim dostupa: <https://lenta.ru/articles/2016/04/07/darwinport/>.

13. Kitayskie investitsii v Ukraine: schitaem na pal'tsakh [Elektronnyy resurs]. - Rezhim dostupa: <https://inventure.com.ua/analytics/investments/kitajskie-investicii-v-ukraine-schitaem-na-palcah>.

Статья отправлена: 04.06.2018 г.

© Король В.Ю.